

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

کریدور شمال - جنوب و نقش آن در اقتصاد سیاسی ایران

داریوش هوشمند ننه کران^۱

حسین رفیع^۲

چکیده

کریدور شمال - جنوب یک طرح اقتصادی - سیاسی برای تسهیل حمل و نقل و افزایش تجارت جهانی است که برای کشورهای مسیر (روسیه، ایران، آذربایجان، هند) و نیز کشورهای حاشیه آن اهمیت استراتژیک فراوانی دارد. ایران به دلیل موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی متعدد در کانون پروژه مذکور قرار گرفته است. این پژوهش با رویکرد تئولیرالیسم و بهره‌گیری از منابع کتابخانه‌ای و اینترنتی به روش توصیفی - تحلیلی به این سؤال پاسخ می‌دهد که کریدور شمال - جنوب، چگونه اقتصاد سیاسی ایران را تحت تأثیر قرار خواهد داد؟ فرضیه پژوهش بیان می‌دارد که این کریدور با کاهش زمان و هزینه حمل و نقل، افزایش تجارت، ارتقای جایگاه ژئوپلیتیک، کاهش وابستگی به غرب و تقویت همکاری‌های منطقه‌ای، اقتصاد سیاسی ایران را متأثر خواهد نمود. یافته‌های پژوهش فرضیه فوق را تأیید کرده و نشان می‌دهد که طرح یاد شده به ختشی‌سازی تحریم‌های غرب و در نهایت به روند تدریجی دلارزدایی از اقتصاد ایران کمک خواهد کرد.

واژگان کلیدی:

کریدور شمال - جنوب، اقتصاد سیاسی، ژئوپلیتیک، ژئواکونومیک، جمهوری اسلامی ایران.

درجه مقاله: علمی - پژوهشی

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۴/۰۴/۱۸

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۳/۰۹/۰۴

^۱. دانشجوی دکترای مسایل ایران دانشگاه مازندران، مازندران، جمهوری اسلامی ایران.

Hooshmand.dariush@gmail.com

^۲. نویسنده مسئول و دانشیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی مازندران، مازندران، جمهوری اسلامی ایران

h.rafi@umz.ac.ir

مقدمه

کریدور به مسیری خطی برای جابه‌جایی کالا و حمل‌ونقل در سطوح منطقه‌ای، ملی و بین‌المللی اطلاق می‌شود و نقش مهمی در کاهش هزینه‌ها و زمان حمل‌ونقل ایفا می‌کند. امروزه کریدورهای حمل‌ونقل، با ارتقای رونق اقتصادی و کیفیت زندگی در مناطق عبوری، اهمیت فزاینده‌ای یافته‌اند (Kundu, 2024: 12-15).

یکی از مهم‌ترین کریدورهای موجود، کریدور بین‌المللی شمال - جنوب است که کشورهای متعددی از جمله جمهوری اسلامی ایران تلاش دارد که به‌منظور تقویت مؤلفه‌های اقتصادی و موقعیت سیاسی خود در منطقه، از آن استفاده کند. سواحل طولانی، موقعیت جغرافیایی و ترانزیتی^۱، دسترسی آسان به دریا و سایر کشورها، ایران را به یکی از شاهراه‌های تجاری مهم تبدیل کرده است. به طوری که در حال حاضر چندین کریدور بین‌المللی از این کشور عبور می‌کند. تهران تلاش می‌کند تا از طریق کریدور شمال - جنوب^۲، مرکز اتصال بین اکو^۳، آسه آن^۴، اتحادیه اقتصادی اوراسیا^۵، کشورهای حاشیه خلیج فارس، هند، آسیای مرکزی، غرب آسیا، شبه قاره و شمال و شرق اروپا باشد. تمامی شعب کریدور مذکور از ایران عبور کرده و گذرگاه کلیدی این کریدور برای روسیه و هند محسوب می‌شود. ایران از نظر منابع انرژی و موقعیت ژئواکونومیک، جایگاهی ممتاز در منطقه دارد. با این حال، ضعف سازمان‌دهی و مشکلات مدیریتی، توسعه مطلوب کریدور شمال - جنوب را با چالش‌هایی روبه‌رو کرده است (Yazdani, 2023: 3).

به لحاظ راهبردی این مسیر، کوتاه‌ترین و کم‌هزینه‌ترین راه حمل‌ونقل بین آسیا و اروپا بوده و می‌تواند تا ۴۰ درصد مسافت و ۳۰ درصد هزینه‌های تجاری را کاهش دهد. چنین ظرفیتی، قدرت و جایگاه ایران را در سطح منطقه‌ای و جهانی ارتقا بخشیده و کشورهای آسیایی و اروپایی می‌توانند کالاهای خود را تقریباً دو برابر سریع‌تر از مسیر فعال کانال سوئز مبادله کنند. وابستگی تجارت و اقتصاد جهانی به پهنه جغرافیایی هر کدام از کشورهای مسیر، می‌تواند به ارتقا قدرت و جایگاه هریک از آنان در صحنه جهانی بینجامد.

پژوهش حاضر با بهره‌گیری از چارچوب نظری نئولیبرالیسم و روش توصیفی - تحلیلی، به بررسی نقش کریدور شمال - جنوب در اقتصاد سیاسی ایران می‌پردازد و این پرسش را مطرح می‌کند که کریدور مذکور چگونه می‌تواند بر اقتصاد سیاسی کشور تأثیرگذار باشد. بر اساس فرضیه

1. Geographical location and transit

2. North-South Corridor

3. Echo

4. Asean

5. Eurasian Economic Union

پژوهش، کریدور شمال - جنوب با کاهش هزینه و زمان حمل و نقل، توسعه تجارت، ارتقای موقعیت ژئوپلیتیک و تقویت همکاری‌های منطقه‌ای، می‌تواند نقش مهمی در اقتصاد سیاسی ایران ایفا کرده و زمینه‌ساز کاهش وابستگی به غرب و تسهیل روند مقابله با تحریم‌ها شود.

مقاله حاضر به بررسی نقش کریدور بین‌المللی شمال - جنوب در اقتصاد سیاسی جمهوری اسلامی ایران می‌پردازد. کریدوری که هدف آن تقویت مبادلات تجاری، کاهش زمان و هزینه حمل و نقل و کاهش وابستگی به مسیرهای غربی (مانند کانال سوئز) است. از منظر علمی، بررسی نقش کریدور شمال - جنوب در اقتصاد سیاسی ایران، امکان تحلیل تعاملات پیچیده میان سیاست، اقتصاد و ژئوپلیتیک را در چارچوب نظریه‌هایی همچون نئولیبرالیسم فراهم می‌کند؛ لذا این پژوهش می‌تواند به غنای ادبیات علمی حوزه اقتصاد سیاسی، مطالعات منطقه‌ای و سیاست‌گذاری کمک کند و اما از نظر عملی اهمیت موضوع کریدور شمال - جنوب نه تنها در سطح ملی و منطقه‌ای، بلکه در سطح بین‌المللی نیز قابل توجه است. این پروژه می‌تواند به‌عنوان موتور محرک توسعه اقتصادی، ارتقای جایگاه ژئوپلیتیکی و افزایش قدرت چانه‌زنی ایران در عرصه جهانی عمل کند. از این رو، تحلیل علمی و راهبردی این موضوع برای سیاست‌گذاران، پژوهشگران و فعالان اقتصادی کشور از اولویت بالایی برخوردار است.

پیشینه تحقیق. در مقاله‌ای تحت عنوان "کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب: ارتقای اتصال درون‌قاره‌ای و فرافاره‌ای اوراسیا" که توسط وینوکوروف اوگنی (۲۰۲۴). نوشته شده است؛ نویسنده به بررسی ابعاد گوناگونی که کریدور شمال و جنوب می‌تواند برای کشورهای منطقه در پی داشته باشد پرداخته است. به همین منظور وجهی از اشتراک با تحقیق فعلی دارد. اما آنچه باعث اختلاف این دو پژوهش شده، تأکید مقاله فعلی بر تأثیر کریدور شمال - جنوب بر سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران و کشورهای منطقه است.

در مقاله "تأثیر کریدور شمال جنوب بر سیاست خارجی و روابط ژئوپلیتیکی ایران و پاکستان". نوشته صفوی همای و اقبال خان عمار (۲۰۲۴)، نویسندگان به تأثیر کریدور شمال - جنوب بر جایگاه جمهوری اسلامی ایران و پاکستان تأکید داشته است. این مقاله از نظر بررسی ژئوپلیتیک جمهوری اسلامی ایران با تحقیق فعلی اشتراکاتی داشته است. اما از آنجایی که عمده تمرکز خود را بر روابط ایران و پاکستان معطوف کرده، با مقاله فعلی تمایز پیدا کرده است. چرا که تأثیر کریدور شمال - جنوب بر سیاست خارجی ایران و تأثیر آن بر همگرایی با کشورهای منطقه عمده تمرکز مقاله حاضر است.

پژوهش دیگر در این مورد "کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال - جنوب برای ایران چه معنایی دارد". توسط راوندی فدایی لانا (۲۰۲۴)، نوشته شده است. نویسنده در این مقاله، کریدور شمال و جنوب و تأثیر آن بر سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران را مورد تحلیل قرار داده است و به‌نوعی آینده‌پژوهی و سناریونویسی کرده است. اما مقاله حاضر نقش ژئوپلیتیکی جمهوری اسلامی ایران به‌منظور عملی کردن این طرح را مورد بررسی قرار داده و اینکه همگرایی ایجاد شده برای عملی کردن کریدور شمال - جنوب چه تأثیر متقابلی بر سیاست خارجی کشورهای منطقه و ایران دارد.

"روسیه و ایران در حال تقویت کریدور شمال - جنوب به هند هستند". عنوان مقاله دیگری است که توسط گریبوسکی مارک (۲۰۲۴)، به نگارش درآمده است. نویسنده در این پژوهش همگرایی روسیه و ایران به‌منظور عملی کردن کریدور شمال - جنوب را مورد بررسی قرار داده و همچنین تأثیر این کریدور بر میزان همگرایی و سیاست خارجی دو کشور را تحلیل نموده است. اگر چه این مقاله نقاط همپوشانی با تحقیق حاضر دارد؛ اما آنچه باعث می‌شود که دو مقاله با هم اختلاف داشته باشند، بررسی تأثیر کریدور شمال - جنوب بر همگرایی ایران با سایر کشورها از جمله کشورهای منطقه آسیای مرکزی و قفقاز و نیز با دول خاورمیانه است و نه صرفاً روسیه. عنوان مقاله دیگر در این مورد "کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال - جنوب: ارتقای اتصال درون‌قاره‌ای و فراقاره‌ای اوراسیا". است که توسط اهنویایف آرمان (۲۰۲۴)، نوشته شده است. نویسنده میزان اهمیت و جایگاه کریدور شمال - جنوب برای آسیای مرکزی و قفقاز را مورد بررسی و کنکاش قرار داده است. گرچه به نظر می‌رسد این مقاله اشتراکات قابل‌توجهی با کار فعلی داشته باشد؛ اما وجه اختلاف مهمی بین این دو تحقیق وجود دارد و آن تأکیدی است که تحقیق حاضر بر تأثیر بالقوه و نیز عملی اجرای کریدور شمال - جنوب بر سیاست خارجی و داخلی جمهوری اسلامی ایران داشته است.

چارچوب نظری. رهیافت نئولیبرالیسم^۱، به‌عنوان یکی از مهم‌ترین چارچوب‌های نظری در مطالعات روابط بین‌الملل و اقتصاد سیاسی، تعاملات میان دولت‌ها و بازار را مورد توجه قرار می‌دهد و بر این فرض استوار است که دستیابی به بازارهای آزاد و همکاری دولت‌ها، بدون مداخله و تنظیم‌گری دولت‌ها، امکان‌پذیر نیست. این رویکرد تأکید دارد که اقتصاد و سیاست در سطح بین‌الملل به‌شدت به ساختارهای سیاسی و تصمیمات مستقل دولت‌ها وابسته است و هر دولتی در پی کسب منافع ملی خود در ابعاد گوناگون است (نیاکویی و همکاران، ۱۳۹۰: ۱۹۶).

^۱. Neoliberalism

به عبارت دیگر نئولیبرالیسم یک فلسفه سیاسی و اقتصادی است که بر تجارت آزاد، مقررات زدایی، جهانی شدن و کاهش هزینه‌های دولت تأکید دارد. در حقیقت می‌توان گفت که این نظریه مبتنی بر فلسفه لایسزفر است، مکتبی فکری که حداقل دخالت دولت در مسائل اقتصادی افراد و جامعه را تجویز می‌کند.

نئولیبرالیسم شامل این باور است که آزادی اقتصادی بیشتر منجر به پیشرفت اقتصادی و اجتماعی برای افراد می‌شود. مهم‌ترین ویژگی‌های این نظریه عبارت‌اند از: سرمایه‌گذاری آزاد، رقابت، مقررات زدایی و اهمیت مسئولیت فردی؛ مخالفت با گسترش قدرت دولت؛ به حداقل رساندن کنترل دولت بر صنعت و افزایش مالکیت بخش خصوصی بر تجارت و دارایی؛ تأکید بر سرمایه‌داری بازار آزاد و تخصیص کارآمد منابع؛ جهانی شدن به‌جای بازارهای به‌شدت تنظیم‌شده و حمایت‌گرایی؛ کاهش هزینه‌های دولت و مالیات؛ کنترل کمتر دولت بر فعالیتهای اقتصادی برای تقویت عملکرد کارآمد اقتصاد؛ افزایش تأثیر بخش خصوصی بر اقتصاد و مداخله دولت فقط در مواقع ضروری برای کمک به اجرای فعالیتهای بازار آزاد (Manning, 2022: 2-17).

این رویکرد یکی از مهم‌ترین ابزارهایی است که امروزه برای بررسی و تحلیل سیاست خارجی کشورها در نظام بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرد. در قالب این رهیافت، عملکرد دولت‌ها در محیط بین‌المللی با توجه به پدیده‌های اقتصادی، سیاسی، نظامی و امنیتی که هر کدام به‌تنهایی می‌توانند رفتار دولت‌ها در عرصه سیاست خارجی را تحت تأثیر قرار دهند، مورد تحلیل قرار می‌گیرد. در نگاه اقتصاد سیاسی بین‌الملل نئولیبرال، نظام جهانی باعث تأثیرگذاری بر رفتار دولت‌ها می‌شود و از مشکلات و ملاحظات سیاسی و امنیتی جهت ایجاد همکاری و رابطه متقابل بین کشورهای مختلف تأثیر می‌پذیرد (پورا احمدی، ۱۳۸۶: ۹-۵).

در مقاله حاضر، باتکیه بر این رویکرد نظری، کریدور شمال - جنوب به‌عنوان مصداقی از سیاست‌های نئولیبرال در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی تحلیل می‌شود؛ چرا که ایجاد و توسعه این کریدور، همسو با اصول نئولیبرالی، موجب تسهیل تجارت آزاد، کاهش موانع و مقررات زائد و ارتقای همکاری‌های چندجانبه میان کشورهای عضو می‌گردد. به‌ویژه برای جمهوری اسلامی ایران، بهره‌گیری از این کریدور می‌تواند ضمن کاهش وابستگی به غرب و مقابله با تحریم‌ها، زمینه را برای رشد اقتصادی، افزایش درآمدهای ترانزیتی و ارتقای نقش منطقه‌ای و بین‌المللی کشور فراهم کند.

در واقع، نئولیبرالیسم این امکان را فراهم می‌آورد که نقش‌آفرینی ایران در کریدور شمال - جنوب نه تنها به‌عنوان یک ضرورت اقتصادی، بلکه به‌عنوان ابزاری برای افزایش قدرت چانه‌زنی

سیاسی و دستیابی به منافع ملی در یک محیط رقابتی و مبتنی بر همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی تبیین شود. به عبارت دیگر، این نظریه توضیح می‌دهد که چرا و چگونه ایران باید با استفاده از فرصت‌های ناشی از این کریدور، در جهت توسعه اقتصادی و کاهش آسیب‌پذیری‌های ناشی از فشارهای خارجی گام بردارد.

در این راستا، کشورهای منطقه آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی با وجود منابع عظیم انرژی (نفت و گاز)، تلاش دارند با کاهش نقش غرب و تهدیدهای ناشی از آن، جایگاه خود را در معادلات منطقه‌ای تقویت کنند. جمهوری اسلامی ایران نیز با قرار گرفتن در موقعیت ژئوپلیتیک ممتاز و تبدیل شدن به یک هاب ترانزیتی مهم، می‌تواند از فرصت‌های ایجادشده توسط کریدور شمال - جنوب برای توسعه تجارت، افزایش درآمدهای ترانزیتی و ارتقای موقعیت اقتصادی و سیاسی خود بهره‌مند شود. در ادامه، به مهم‌ترین آثار و پیامدهای این کریدور برای اقتصاد سیاسی ایران پرداخته خواهد شد.

۱. کریدور شمال - جنوب و نقش آن در کاهش هزینه و زمان و حمل و نقل

کریدور شمال - جنوب به‌عنوان یک مسیر جایگزین برای کانال سوئز عمل می‌کند و زمان حمل‌ونقل بین اروپا، آسیای مرکزی و جنوب آسیا را تا حد زیادی کاهش می‌دهد. به‌ویژه برای روسیه و ایران، این مزیت اقتصادی بزرگی محسوب می‌شود. پروژه کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال - جنوب در سال ۱۹۹۹ توسط روسیه، ایران و هند توسعه یافت. در آن سال، شرکت‌های حمل‌ونقل این سه کشور، قراردادی کلی در خصوص حمل و نقل صادرات و واردات کانتینری در طول کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی روسیه-دریای خزر-ایران-هند-سريلانکا امضا کردند. در این توافقنامه، زمان تقریبی حمل و نقل محموله‌های کانتینری و نرخ‌های تقریبی، توزیع مسئولیت‌ها بین طرفین و تشریح سازمان حمل و نقل پیش‌بینی شده بود. هدف اصلی این پروژه کاهش زمان حمل و نقل بار بین روسیه و هند و همچنین ایجاد یک مسیر جایگزین برای کانال سوئز در مصر بود که کوتاه‌تر و اقتصادی‌تر باشد. به نظر می‌رسد مزایای اصلی کریدور حمل و نقل شمال-جنوب نسبت به سایر مسیرها (به ویژه از طریق مسیر دریایی کانال سوئز) کاهش مسافت به نصف یا بیشتر و همچنین کاهش هزینه حمل و نقل کانتینری نسبت به هزینه حمل و نقل از طریق دریا باشد (Alizade, 2024: 5-11).

توافق‌نامه دولتی در تهران بین روسیه و ایران در مورد احداث خط ریلی رشت - آستارا به طول ۱۶۲ کیلومتر به امضا رسیده که قرار است تا سال ۲۰۲۷ تکمیل شود. با عملی شدن این

کریدور شمال - جنوب و نقش آن در اقتصاد سیاسی ایران □ ۱۰۱

طرح از طریق ایران، میزان ترانزیت کریدور غربی شمال-جنوب را می‌توان تا سطح بالایی افزایش داد به طور مثال در حالی که کل حمل و نقل محموله این کریدور در حال حاضر ۱۵ میلیون تن می‌باشد، قرار است تا سال ۲۰۳۰ این مقدار به ۴۱ تا ۴۵ میلیون تن افزایش یابد و در نهایت به ۱۰۰ میلیون تن برسد. پس از تکمیل بخش فوق‌الذکر، یک کریدور راه‌آهنی از روسیه به بنادر جنوبی ایران تشکیل می‌شود که دسترسی مستقیم به خلیج فارس را برای بارهای روسیه باز می‌کند (Rawandi-Fadai, 2024: 8-12).

برای کاهش هزینه و زمان ترانزیت کالا از طریق این کریدور، ایران باید زیرساخت‌های لازم را توسعه داده و با کشورهای همسایه هماهنگی بیشتری داشته باشد. مسیر ایران - روسیه - آذربایجان یکی از مهم‌ترین بخش‌های این کریدور است که اتصال ریلی رشت به آستارا، بخشی از آن را تشکیل می‌دهد. در واقع مسیر فعلی یک مسیر غربی است که علاوه بر آن، مسیرهای دیگری نیز وجود دارد که ایران را از طریق دریای خزر به بنادر روسیه و از طریق قزاقستان و ترکمنستان به آسیای مرکزی متصل می‌کند. این مسیرها نقش مهمی در توسعه مبادلات تجاری و افزایش سهم ایران در ترانزیت منطقه‌ای ایفا می‌کنند. در نقشه زیر جایگاه جمهوری اسلامی ایران در راستای کاهش هزینه‌ها و همچنین کوتاه‌شدن مسیر حمل‌ونقل ترسیم شده است.

نقشه شماره ۱: مقایسه مزیت مسیر کریدور شمال-جنوب نسبت به مسیر سنتی فعلی

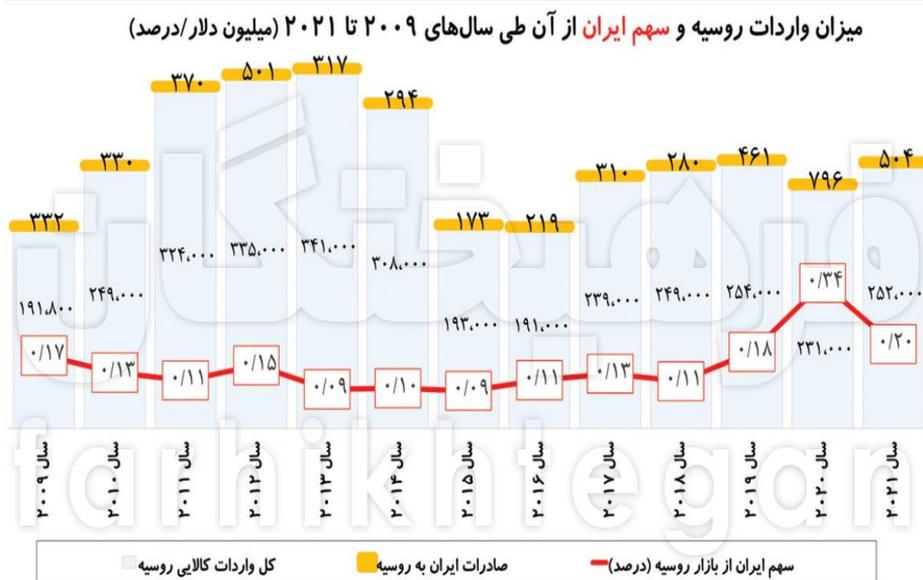


همان گونه که در مطالب فوق اشاره شد و نقشه بالا نیز به وضوح آن را تأیید می‌کند؛ با مشارکت جمهوری اسلامی ایران در این مسیر، اقتصادی‌ترین کریدور منطقه عملی خواهد شد و کشورهای موجد آن نیز به اهمیت این موضوع به خوبی واقف هستند. این کریدور می‌تواند مسیر ارتباط و دسترسی از خلیج فارس به اروپا را تسهیل و تسریع کند؛ حمل کالا از این مسیر از نظر زمانی به یک سوم مسیرهای معمول کاهش می‌یابد که این امر خود، کاهش هزینه‌های ترانزیت را در پی خواهد داشت؛ بنابراین می‌توان گفت که کریدور شمال - جنوب می‌تواند یک مسیر ترانزیتی مناسب نه فقط برای ایران و روسیه بلکه برای دیگر کشورها باشد.

افزایش مبادلات تجاری. کریدور شمال - جنوب امکان افزایش مبادلات تجاری بین ایران، روسیه و سایر کشورهای عضو را فراهم می‌کند. روسیه و ایران به دنبال کاهش وابستگی به مسیرهای تجاری غربی هستند و این کریدور می‌تواند به توسعه تجارت با کشورهای آسیایی و خاورمیانه کمک کند.

تأثیر عملی شدن کریدور شمال و جنوب برای جمهوری اسلامی ایران به این گونه است که اتصال ریلی رشت به دریای خزر امکان حمل کالا از روسیه به عراق و هند را فراهم می‌کند. همچنین کشورهای مرزی دریای خزر و آسیای مرکزی را به اقیانوس هند متصل خواهد کرد. در فاز اولیه، عملی شدن کریدور شمال - جنوب، امکان حمل ۷ میلیون تن کالا به ۱۰ میلیون تن را فراهم می‌کند. اهمیت این ارتباط با محدودیت کشتیرانی در خلیج عدن و در نتیجه تبادل رو به رشد بین روسیه، ایران و هند، به شدت افزایش می‌یابد (Grzybowski, 2024: 5-7). البته لازم به ذکر است که جمهوری اسلامی ایران بعد از برجام، به خوبی این مسئله را دریافته، که آمریکا و کشورهای اروپایی به همراه متحدان منطقه‌ای در صدد هستند سلطه اقتصادی خود را به آسیای مرکزی و قفقاز سوق دهند که خود باعث فشار بیش از پیش بر این دو کشور خواهد شد. لذا مطابق براین پیش فرض تهران و مسکو از طریق مسیرهایی که تحت عنوان کریدور از آن یاد می‌شود، میزان همگرایی اقتصادی و مبادلات تجاری خود را توسعه داده اند که نمودار زیر به روشنی گویای این مسئله می‌باشد.

نمودار شماره ۱: میزان واردات کالایی روسیه و سهم ایران



Source: <https://farhikhtegandaily.com/news/68121>

اجرای این سند امکان افزایش توان عملیاتی کریدور به ۱۵ میلیون تن در سال تا سال ۲۰۲۷ و به ۲۰ میلیون تن تا سال ۲۰۳۰ را فراهم می‌سازد. از سوی دیگر، با عملیاتی شدن گذرگاه فوق ایران دسترسی به ۱۰ شهر روسیه با جمعیت بالای یک میلیون نفر در کرانه رود ولگا را به دست می‌آورد. همچنین این گذرگاه یک مسیر ارتباطی بالقوه به آسیای مرکزی و کشورهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا خواهد بود و ایران امکان این را پیدا خواهد کرد که از آذربایجان، به بندر اکتائوی قزاقستان و نیز به بندر گرجستان در دریای سیاه متصل شود که، دسترسی مستقیم به بازارهای اروپایی را نیز برای کشور به همراه می‌آورد (Ahunbaev, 2024: 2-9).

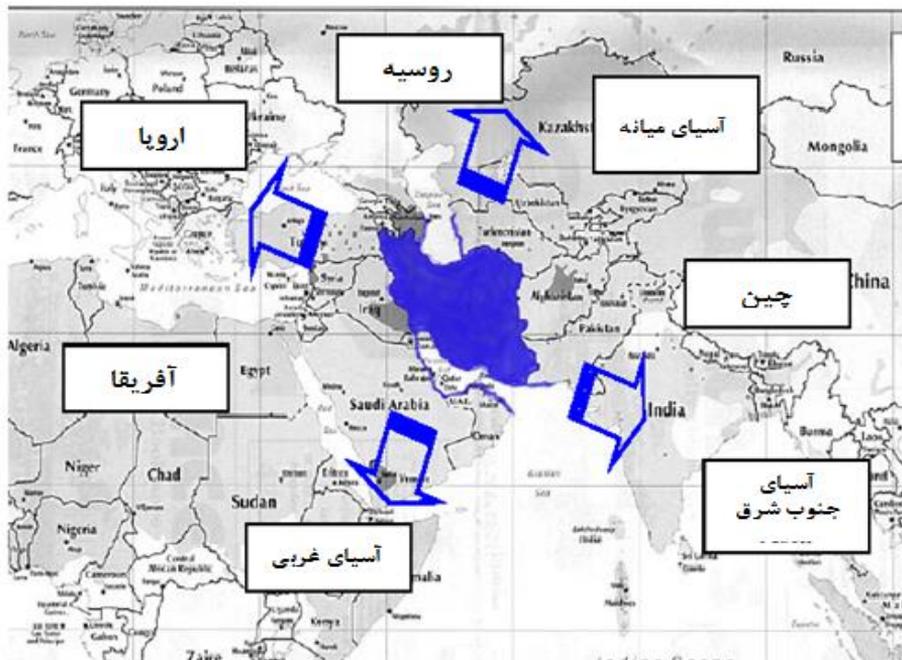
از این منظر، بندر شمال و جنوب ایران ظرفیت جابه‌جایی ۲۷۰ میلیون تن کالا در سال را دارند و با افزایش ظرفیت بندر جنوبی و شمالی کشور، توسعه خطوط حمل‌ونقل ریلی، دریایی و جاده‌ای، دیپلماسی اقتصادی ایران تقویت می‌شود. همچنین، امضای توافق‌نامه همکاری مشترک روسیه و ایران برای ساخت راه‌آهن رشت - آستارا، حلقه مفقوده مسیر غربی کریدور شمال - جنوب را حل می‌کند که در صورت تکمیل، قابلیت حمل ۱۰ میلیون تن محموله را خواهد داشت که در مدت کوتاهی می‌تواند به ۱۵ میلیون تن کالا افزایش یابد (Vinokurov, 2024: 9-12).

از طرف دیگر با تکمیل خط راه‌آهن چابهار - سرخس، ایران می‌تواند نقش قوی‌تری در کریدور شمال - جنوب و در صنعت ترانزیت جهان ایفا کند. راه‌آهن چابهار - سرخس به طول یک هزار و ۳۵۰ کیلومتر در قالب دو قطعه خط ریلی چابهار - زاهدان و زاهدان - سرخس در حال اجراست. راه‌آهن چابهار - زاهدان هم اکنون بیش از ۵۰ درصد پیشرفت داشته و راه‌آهن زاهدان - سرخس نیز در آینده نزدیک به بهره‌برداری خواهد رسید. درآمد سالانه ۲ میلیارد دلاری ایران از ترانزیت در قالب عملی‌شدن کامل کریدور شمال - جنوب اساساً تضمین شده است. اما انتظار می‌رود با عملیاتی‌شدن کامل کریدور مذکور، ایران بتواند سالانه حدود ۲۰ میلیارد دلار چه با ترانزیت کالاهای ایرانی و چه با توسعه و افزایش ترانزیت کالاهای دیگر از این مسیر، کسب درآمد کند که تا حدی از وابستگی کشور به درآمدهای نفتی خواهد کاست (Ahunbaev, 2024: 2-9).

ارتقای موقعیت ژئوپلیتیک. این کریدور به هر دو کشور ایران و روسیه کمک می‌کند تا نقش استراتژیک خود را در منطقه تقویت کنند. برای ایران، این پروژه به معنای تبدیل‌شدن به یک هاب ترانزیتی مهم است که می‌تواند روابط خود را با کشورهای همسایه و فراتر از آن توسعه دهد. همچنین برای روسیه که به دنبال راه‌های جایگزین برای دورزدن تحریم‌های غربی است، این کریدور اهمیت زیادی دارد.

جغرافیای ایران دارای منابع متعدد و عظیمی است، اما درعین حال ایران از مشکل کمبود آب و تهدیدات محیط زیستی فراوانی رنج می‌برد. پتانسیلی که بیشتر از سایر موارد ایران می‌تواند روی آن حساب کند، بحث تجارت است، به این معنی که سایر کشورها با اتصال به جغرافیای ایران می‌توانند خود را به سایر مناطق متصل کنند در مقام مثال می‌توان بیان کرد: کوتاه‌ترین و به‌صرفه‌ترین راه برای اینکه چین بخواهد به شاخ آفریقا، مدیترانه و به اروپا وصل شود از مسیر ایران است و نیز منطقی‌ترین و اقتصادی‌ترین راهی که اروپا بخواهد به هند، چین، خلیج فارس و کشورهای اطراف آن و نیز آسیای میانه وصل شود، مسیر ایران است (Safavi Homami & Iqbal, 2024: 359-364) که در نقشه زیر به‌وضوح قابل رویت است.

نقشه شماره ۲. موقعیت ممتاز ایران به عنوان چهار راه ترانزیتی



Source: <https://www.investiniran.ir/en/Iran-At-a-Glance>

نقشه بالا به روشنی نشان می‌دهد که با ایجاد و تکمیل کریدور شمال - جنوب، ایران به لحاظ موقعیت ژئوپلیتیکی از بعد صرف سیاسی و امنیتی خارج شده و به یک کشوری تبدیل می‌شود که از منظر اقتصادی نیز، یک قطب قابل اتکا برای همسایگان باشد. علاوه بر آن تبدیل ایران به یک چهارراه ترانزیتی به معنای واقعی، تسلط بر این مسیر را به همراه خواهد داشت. جمهوری اسلامی پذیرفته است که کریدور فوق از خاک ایران گذر کند تا علاوه بر به دست آوردن منافع اقتصادی، تسلطی نیز بر مسیر ترانزیت داشته باشد. یکی از مسائلی که جمهوری اسلامی ایران در نگاه سیاست خارجی خود به آن حساسیت دارد این است که همواره کریدورها تحت کنترل آن باشد و این مورد برای جمهوری اسلامی یک سود مضاعف به همراه خواهد داشت چرا که با عملی شدن این کریدور، یک ایران جدید با موقعیت قدرتمند و منحصربه‌فرد ایجاد می‌شود.

کاهش وابستگی به غرب. با پیروزی انقلاب اسلامی ایران در سال ۱۳۵۷، کشورهای غربی، به ویژه ایالات متحده آمریکا، به دلیل نگرانی از افزایش نفوذ جمهوری اسلامی ایران در منطقه و تصور تهدید از سوی آن، همواره تلاش کرده‌اند تا با اعمال فشارهای سیاسی و اقتصادی، مانع گسترش قدرت ایران شوند. این فشارها عمدتاً در قالب تحریم‌های گسترده و همه‌جانبه اعمال

شده‌اند تا ایران را به پذیرش شرایط موردنظر غرب وادار ساخته و وابستگی آن را به منابع و بازارهای غربی حفظ کنند. بااین حال، جمهوری اسلامی ایران همواره کوشیده است با اتخاذ راهبردهای متنوع، از جمله توسعه همکاری با کشورهای آسیای مرکزی، قفقاز و شرق، وابستگی خود به غرب را کاهش داده و به مقابله با تحریم‌ها بپردازد.

در این میان، پروژه کریدور شمال - جنوب یکی از مهم‌ترین اقدامات ایران در راستای کاهش وابستگی به غرب و افزایش همکاری‌های منطقه‌ای محسوب می‌شود. این کریدور، با هدف ایجاد یک مسیر ترانزیتی جایگزین برای کانال سوئز و اتصال روسیه، ایران، آذربایجان و هند، نه تنها موجب تسهیل مبادلات تجاری و افزایش درآمدهای ترانزیتی برای ایران شده، بلکه زمینه را برای کاهش اثرگذاری تحریم‌های غرب فراهم آورده است. همچنین، این مسیر می‌تواند نقش مهمی در تقویت اتحادهای منطقه‌ای و ایجاد یک جبهه اقتصادی در برابر سیاست‌های تهاجمی غرب ایفا کند. علاوه بر این، ایران از منظر صرفاً اقتصادی نیز منافع جدی را از این پروژه انتظار دارد. به‌طور کلی، اقتصاد ایران از سال ۲۰۱۸ روزهای سختی را سپری می‌کند که اعتراضات گسترده و متعددی را برانگیخته است. به‌عنوان مثال، تورم در ماه می ۲۰۲۳، در حدود ۵۴ درصد سالانه بود، با احتساب تورم مواد غذایی ۷۸.۵ درصد و با بیکاری ۹.۷ درصدی در سه‌ماهه اول سال جاری؛ بنابراین، مقامات ایرانی با عملیاتی کردن کریدور شمال - جنوب، انتظار دارند تا وضعیت اقتصادی کشور را به میزان قابل توجهی بهبود بخشیده و از این طریق خطرات آشفتگی سیاسی داخلی را کاهش دهند. مطبوعات رسمی ایران از این پروژه به‌عنوان «مسیر طلایی برای شکوفایی اقتصادی ایران» یاد می‌کنند (Fadai, 2024: 3-7).

از جهت دیگر اهمیت این کریدور برای روسیه نیز قابل توجه است؛ چرا که این کشور نیز در پی یافتن مسیرهای جایگزین برای دورزدن تحریم‌های غربی و حفظ دسترسی به بازارهای آسیایی و اروپایی است. همکاری ایران و روسیه در قالب این کریدور، علاوه بر تسهیل مبادلات اقتصادی، موجب افزایش تعاملات سیاسی و امنیتی میان دو کشور نیز شده است. همچنین، با عملیاتی شدن این کریدور، کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز نیز می‌توانند با کاهش وابستگی به مسیرهای غربی، نقش فعال‌تری در تجارت منطقه‌ای و جهانی ایفا کنند (Kozhanov, 2024: 5-7).

به جهت اقتصادی، ایران و روسیه با هدف تسهیل مبادلات مالی و دورزدن تحریم‌های بانکی، تمایل دارند به طور فزاینده‌ای از ارزهای ملی به‌جای ارزهای بین‌المللی استفاده نموده و تلاش می‌کنند با ایجاد زیرساخت‌های مالی جدید، وابستگی خود را به نظام مالی غرب کاهش دهند. این اقدامات، به‌ویژه پس از قطع دسترسی روسیه به سوئیفت در سال ۲۰۲۲، اهمیت بیشتری یافته

است و تهران و مسکو در حال هماهنگی سیاست‌ها و تبادل اطلاعات در زمینه‌های مختلف اقتصادی و امنیتی هستند (Donova & Nikoladze 2024: 3-8). در مجموع، هدف اصلی این همکاری‌ها از اجراء، توسعه و تکمیل کریدور شمال - جنوب، تبدیل کشورهای منطقه به یک اتحادیه اقتصادی و سیاسی و کاهش قدرت و نفوذ غرب در معادلات منطقه‌ای است. باین وجود، تحقق کامل این اهداف با موانع متعددی روبه‌رو شده است که در ادامه به این عوامل اشاره می‌شود.

۲. موانع موجود در راستای عملی شدن کریدور شمال - جنوب

هرچند پروژه‌های ترانزیتی در ذات خود برنامه‌هایی اقتصادی هستند و طبیعتاً باید از منطق اقتصادی پیروی کنند، باین حال ماهیت ارتباطی - جغرافیایی این برنامه‌های تجاری و منطق اقتصادی مبتنی بر وابستگی متقابل نهفته در آن در مقیاس کلان بین‌المللی، قابل جداسازی از سیاست، استراتژی و ژئوپلیتیک نیستند. این امر به‌ویژه زمانی که پروژه‌های ترانزیتی در جهان در حال توسعه و با محوریت کشورهای تجدیدنظرطلب به تصویر کشیده می‌شوند، بیش‌ازپیش صدق می‌کند. باتوجه‌به این که ایران یکی از کشورهای فوق‌الذکر و مهم‌ترین بازیگر گذرگاه اقتصادی شمال - جنوب به حساب می‌آید، به عمده‌ترین موانعی که عملی شدن این پروژه را برای جمهوری اسلامی ایران دچار چالش می‌کند، پرداخته می‌شود:

تحریم‌ها. در چهار دهه گذشته، ایران همواره تحت تأثیر تحریم‌های اقتصادی و مالی غرب قرار داشته است. این تحریم‌ها، علاوه بر کاهش درآمدهای ارزی و محدودیت در دسترسی به بازارهای جهانی، موجب تغییر رفتار شرکای تجاری ایران و کاهش تمایل آن‌ها به همکاری اقتصادی و مالی با تهران شده است، روندی که بر سر برنامه هسته‌ای ایران تشدید هم یافته است. در نتیجه، اقتصاد ایران برای یک دوره طولانی تحت محدودیت‌های شدید بین‌المللی کار کرده که شاید برای یک اقتصاد بزرگ با ریشه‌های تاریخی عمیق در اقتصاد جهانی، منحصربه‌فرد باشد. باتوجه‌به عدم قطعیت و دوام رژیم‌های تحریمی، همچنین مهم است که در نظر داشته باشیم علاوه بر اثرات مستقیم تحریم‌ها (ناشی از ازدست‌دادن درآمدهای صادرات نفت، ازدست‌دادن دسترسی به ذخایر ارزی و سایر زیان‌های مرتبط با تجارت)، تحریم‌ها همچنین منجر به اثرات غیرمستقیم مهم و پایدار نیز می‌شود، مانند رانت‌جویی، تحریف تخصیص منابع و هزینه‌های کلی مرتبط با تلاش‌های مربوط به کاهش و دورزدن رژیم‌های تحریمی. این اثرات غیرمستقیم احتمالاً هر چه تحریم‌ها مدت طولانی‌تری وجود داشته باشد،

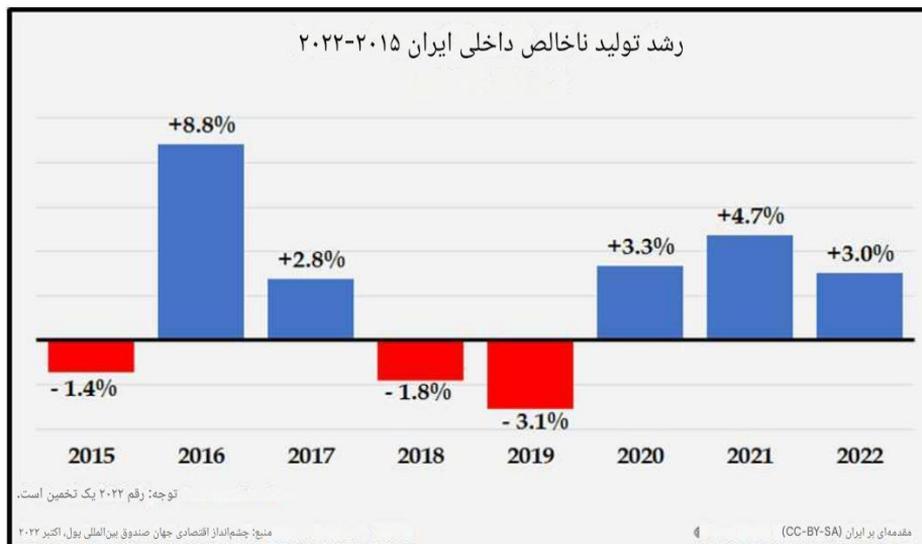
جدی تر خواهد بود، به‌ویژه زمانی که چشم‌انداز یک نتیجه عاری از تحریم‌ها بسیار دور از دسترس به نظر می‌رسد (Laudati, 2024: 6-9).

از آنجایی که عملی شدن هر گونه کریدور اقتصادی و همگرایی مالی به باز بودن دروازه‌های تجاری و مالی بین‌المللی نیاز دارد، تحریم‌هایی که کشورهای غربی و اروپایی علیه جمهوری اسلامی ایران اعمال می‌کنند، نه تنها باعث شده که اوضاع اقتصاد داخلی ایران با مشکلات قابل توجهی مواجه شود؛ بلکه موجب تغییر رفتار همسایگان این کشور در زمینه همکاری اقتصادی و مالی با تهران متناسب با تحریم‌ها نیز شده‌اند. هدف اصلی این تحریم‌ها، وادار ساختن ایران به تبعیت از قوانین بین‌المللی در زمینه برنامه هسته‌ای و سایر مسائل سیاسی بوده است. تحریم‌ها نه تنها اقتصاد ایران را با چالش مواجه کرده، بلکه نوعی ناامنی اجتماعی داخلی نیز ایجاد نموده که می‌تواند اجرای پروژه‌های بزرگی مانند کریدور شمال - جنوب را با مشکل جدی مواجه سازد (Gorji, 2014: 381-382).

ناپایداری اقتصادی. یکی از مهم‌ترین شاخص‌های عملکرد اقتصاد کلان، تولید ناخالص داخلی است که فقدان سیاست‌گذاری مناسب اقتصادی با هدف تثبیت و رشد آن، منجر به دوره‌های رکود در چرخه‌های تجاری با اثرات گسترده‌تری بر عملکرد اقتصادی به‌ویژه رشد اقتصادی، بیکاری و تورم می‌شود. چرخه‌های تجاری مستمر و بدون برنامه اقتصادی مفید و یا محدودیت‌هایی نظیر تحریم منجر به افزایش عدم اطمینان در سطح فعالیت‌های اقتصادی می‌شود که اثرات منفی بر سرمایه‌گذاری، مصرف، پس‌انداز و عملکرد اقتصادی خواهد داشت (Dadpay, 2024: 6).

در این زمینه تحریم‌های اقتصادی و مالی غرب علیه ایران در ابعاد مختلف، منابع اقتصادی _ مالی تهران را مورد تهدیدات جدی قرار داده است. سیاست خارجی به همراه سیاست مالی و پولی جمهوری اسلامی برای ایجاد نوعی ناپایداری اقتصادی و مالی در سال ۲۰۲۲ ترکیب شدند. این سیاست‌ها شامل عدم احیای توافق هسته‌ای ۲۰۱۵، اجرای نادرست اصلاحات پارانه‌های کالاهای اساسی، بودجه‌بندی غیرواقعی و اتکای بیش از حد به بانک مرکزی که باعث ایجاد نوسان مالی و اقتصادی در داخل جمهوری اسلامی ایران شده است (Rome, 2022: 6-9).

نمودار شماره ۲: میزان تولید ناخالص داخلی ایران در فاصله سالهای ۲۰۱۵-۲۰۲۲



Source: (Rome, 2022: 6-9)

باتوجه به داده‌های آماری که در تصویر بالا مشاهده می‌کنیم، به‌منظور ایجاد و عملی شدن کریدور شمال - جنوب، جمهوری اسلامی ایران به یک اقتصاد پایدار و منطقی نیازمند است. به این معنا که اگر اقتصاد جمهوری اسلامی ایران تحت تأثیر سوءمدیریت داخلی و یا تحریم‌های اقتصادی و مالی، ناپایداری‌های متوالی به این منوال را داشته باشد، اولاً سرمایه‌گذاری‌های لازم در راستای تأمین منابع مالی ایجاد کریدور شمال - جنوب به دست نخواهد آمد و در ثانی، نمی‌تواند امنیت لازم را به‌منظور احیای مسیرهای طراحی شده برای کریدور یاد شده تأمین کند. از طرف دیگر مشکلات اقتصادی و مالی ممکن است نوعی ناامنی اجتماعی داخلی ایجاد کند که کل طرح موردنظر را با چالش مواجه نماید.

مشکلات بانکی و مالی. ایران یکی از معدود کشورهایی است که بانکداری منطبق با شرع را سرلوحه خود قرار داده و بخش بانکداری متعارف ندارد. با این حال، از زمان تصویب و اجرایی شدن قانون بانکداری بدون ربا در سال ۱۹۸۳، نظام بانکداری اسلامی ایران با چالش‌ها و کاستی‌های قابل توجهی مواجه بوده است. برخی از تحلیلگران اقتصادی و مالی به دلیل فساد روزافزونی که گریبان‌گیر سیستم اداری و مالی در ایران شده، به لایه‌های تحریم‌های اقتصادی اشاره می‌کنند که از سال ۱۹۷۹ بر کشور تحمیل گشته است. تحریم‌ها باعث ایجاد انحرافات اقتصادی و مالی می‌شود که عمدتاً از طریق مسدود کردن کانال‌های تجاری و مالی شفاف و نبود

شفافیت در سیستم بانکی و مالی ایجاد می‌شود. اما به گفته هاشم پسران، اقتصاددان برجسته ایرانی، تنها ۲۰ درصد از نابسامانی‌های مالی و بانکی در یک دوره ۳۰ ساله ناشی از تحریم‌ها بوده و ۸۰ درصد آن از سیاست‌های داخلی نشأت می‌گیرد (Ghodsi, 2023: 5-9).

بنابراین از آنجایی که ایجاد و عملی کردن پروژه کریدور شمال - جنوب وابستگی قابل توجهی به سیستم اقتصادی و بانکی - مالی تخصصی دارد این‌گونه مسائل و مشکلات ناشی از تحریم و حتی سوءمدیریت اقتصادی و مالی در بدنه جمهوری اسلامی به یک مانع و مشکل قابل توجهی تبدیل شده است که اگر حل و فصل نشود در آینده نه‌چندان دور باعث خواهد شد که از نظر مالی و اقتصادی کل طرح با چالش چشمگیری مواجه شود چرا که کشورهای دخیل در این طرح اقتصادی و سیاسی خود را به پیشرفته‌ترین سیستم‌های اقتصادی - مالی و بانکی مجهز کرده‌اند و تهران نیز باید به منظور تسهیل در این روند با کشورهای مذکور هماهنگ شود.

کعبود زیر ساخت مناسب. در ارزیابی زیرساخت‌های بندری ایران، اگر بدون مقایسه با سایر بنادر فعال منطقه به این موضوع بپردازیم، با توجه به اقتضات اقتصادی کشور و میزان تعاملات تجاری موجود، علی‌رغم مشکلات متعدد ناشی از تحریم‌ها و در نتیجه دشواری‌های فراوان در دسترسی به منابع مالی و فناوری‌های نوین، جمهوری اسلامی ایران همچنان از زیرساخت‌های مناسبی برخوردار است. مدیریت توأمان بخش خصوصی و دولتی در زمینه حفظ، نگهداری و توسعه تجهیزات استراتژیک بنادر، نقش مهمی در قرار گرفتن این زیرساخت‌ها در وضعیت مطلوب ایفا کرده است. با این حال، اگر این ارزیابی در مقایسه با سایر بنادر منطقه مورد توجه قرار گیرد، در برخی حوزه‌ها به‌ویژه تجهیزات تخلیه و بارگیری، به دلیل عدم امکان تأمین مالی بین‌المللی و دشواری‌های بسیار در سفارش ساخت و خرید تجهیزات ناشی از تهدیدهای تحریمی، فرسودگی این تجهیزات و در نتیجه کاهش بهره‌وری کاملاً مشهود است (<https://donya-e-eqtasad.com>).

امروزه حمل‌ونقل به‌عنوان یکی از ارکان حیاتی توسعه محسوب می‌شود و نقش بسزایی در توزیع درآمد، کاهش فقر و نابرابری اقتصادی - اجتماعی و نیز کاهش شکاف درآمدی میان مناطق شهری و روستایی دارد. بهبود دسترسی به زیرساخت‌های حمل‌ونقل؛ کاهش هزینه نهایی کالاها، تغییر کاربری زمین و به‌تبع آن افزایش فرصت‌های شغلی و درآمدی را به دنبال دارد. برخلاف بسیاری از بخش‌های اقتصادی، حمل‌ونقل ماهیتی توزیعی دارد و به‌عنوان یکی از عناصر اصلی نظام توزیع کالا و جابه‌جایی جمعیت در مناطق مختلف کشور عمل می‌کند. نوآوری در شیوه‌های حمل‌ونقل و توسعه فناوری‌های مربوط به آن، ارتباط مستقیمی با تحول ساختار

فضایی و منطقه‌ای کشورها دارد؛ چرا که کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل امکان گسترش بازارها و افزایش مقیاس فعالیت‌های اقتصادی را فراهم می‌سازد. به‌این ترتیب، منابع و سرمایه‌ها به سمت بازارهای بزرگ‌تر و پویاتر سوق داده می‌شوند و این امر، با ایجاد بازدهی فزاینده، مسیر رشد و ارتقای جایگاه کالاهای صادراتی کشور را در بازارهای جهانی هموار می‌سازد. تسریع روند ترانزیت کالا به بازارهای بین‌المللی با توسعه بازارهای هدف، منجر به افزایش تعداد مشتریان و تنوع شرکای تجاری می‌شود که این پویایی به نوبه خود هزینه‌های تولید و صادرات کالا را کاهش داده و با افزایش سطح دستمزدها و نرخ سود واقعی، حرکت و تخصیص بهینه‌تر منابع را در اقتصاد ملی تشویق می‌کند (Faghihinejad, 2022: 1-5).

این شرایط، رقابت نابرابری را برای ایران نسبت به سایر کشورها رقم زده است. به‌ویژه در حوزه حمل‌ونقل دریایی و ناوگان تحت پرچم ایران، مشکلات ناشی از تحریم‌ها تشدید شده است؛ بنابراین، بازسازی و نوسازی ناوگان دریایی کشور به‌منظور تضمین استمرار و ارتقای سطح مبادلات تجاری خارجی، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر به نظر می‌رسد. هرچند شرایط ساخت داخلی چندان مناسب نیست و تأمین مالی خارجی نیز با دشواری‌های فراوانی روبه‌روست، اما ایران ناگزیر است در راستای تحقق اهداف و اجرای مأموریت‌های خود در این حوزه تلاش نماید. لازم است این موضوع با نگاهی بین‌المللی و با ترسیم چشم‌اندازی روشن و واقع‌بینانه متناسب با مصالح و توانمندی‌های واقعی کشور دنبال شود. با وجود تمامی مشکلات پیش‌رو، فعالیت ساخت در داخل و نیز خرید شناور از خارج کشور در دست اقدام و اجرا بوده است.

در پایان این قسمت شاید، اشاره به یک مطلب مهم اما کمتر مورد توجه ضروری باشد و آن مسئله آزادسازی زمین‌های واقع در مسیر پروژه و جلب رضایت و اقناع افکار عمومی مردم مناطق شمالی کشور است. اجرای پروژه‌های بزرگ زیرساختی همچون راه‌آهن رشت - آستارا یا توسعه بنادر و جاده‌های ترانزیتی، مستلزم تملک اراضی کشاورزی، باغات، جنگل‌ها و گاهی سکونت‌گاه‌های روستایی و شهری است که این امر می‌تواند منجر به نگرانی‌های جدی در میان ساکنان محلی شود. برخی از این نگرانی‌ها شامل از دست‌دادن زمین‌های کشاورزی و منابع معیشتی، تخریب محیط‌زیست، جابه‌جایی اجباری خانوارها و تغییر سبک زندگی سنتی است. تجربه پروژه‌های مشابه در شمال کشور نشان داده است که در صورت بی‌توجهی به دغدغه‌های اجتماعی و زیست‌محیطی مردم، مقاومت‌های محلی، اعتراضات اجتماعی و حتی تأخیر در اجرای پروژه‌ها اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. به همین منظور ابتدا لازم است توسط رسانه‌های ملی و محلی، ذهنیت مردم مناطقی که در این طرح دخیل هستند را نسبت به مزایای طرح یاد شده،

آگاه‌سازی کرده و درثانی با برداشتن گام‌های عملی و دادن امتیازهایی به این مناطق، مردم را آماده پذیرش طرح یاد شده نمایند. در این زمینه به طور مثال دولت می‌تواند افراد بومی در مسیرهایی که کریدور شمال و جنوب از آن عبور می‌کند را به استخدام درآورد تا هم امنیت طرح را تضمین کند و هم اینکه بتواند مشروعیت و مقبولیت اجرای آن را در مناطق یاد شده بالا ببرد؛ بنابراین از این طریق، ضمن افزایش ایجاد اشتغال‌زایی در منطقه می‌توان مزایای ملموس و عملی طرح کریدور شمال - جنوب را وارد زندگی مردم نمود.

بنابراین، موفقیت در آزادسازی زمین‌ها و پیشبرد پروژه، نیازمند شفافیت در اطلاع‌رسانی، جلب مشارکت مردم محلی، ارائه طرح‌های جبران خسارت عادلانه، رعایت اصول زیست‌محیطی و برگزاری جلسات هم‌اندیشی با ذی‌نفعان است. اقتناع افکار عمومی و همراه‌سازی جامعه محلی، نه تنها از منظر اخلاقی و اجتماعی ضروری به نظر می‌رسد، بلکه متعاقباً به کاهش هزینه‌های اجرایی، تسریع روند پروژه و افزایش مشروعیت اجتماعی این طرح نیز کمک شایانی خواهد نمود. در این راستا، تدوین برنامه‌های آموزشی، مشاوره‌ای و حمایتی برای ساکنان مناطق درگیر و ایجاد سازوکارهای شفاف رسیدگی به شکایات و مطالبات مردمی، می‌تواند نقش مؤثری در کاهش تنش‌ها و افزایش رضایت عمومی ایفا کند.

نتیجه‌گیری

یافته‌های پژوهش حاضر به روشنی نشان می‌دهد که کریدور شمال - جنوب نه تنها یک مسیر ترانزیتی صرف، بلکه ابزاری راهبردی برای ارتقای جایگاه ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک جمهوری اسلامی ایران است. این کریدور با اتصال کشورهای روسیه، ایران، آذربایجان و هند و همچنین ایجاد پیوند با کشورهای حاشیه‌ای همچون آسیای مرکزی، قفقاز و خلیج فارس، نقش ایران را به‌عنوان شاهراه ارتباطی بین آسیا و اروپا تقویت می‌کند. بر اساس شواهد و داده‌های ارائه شده در مقاله، این کریدور می‌تواند تا ۴۰ درصد مسافت و ۳۰ درصد هزینه‌های حمل‌ونقل را نسبت به مسیرهای سنتی مانند کانال سوئز کاهش داده و زمان جابه‌جایی کالا را به یک‌سوم برساند. این امر نه تنها موجب افزایش مزیت رقابتی ایران در عرصه ترانزیت منطقه‌ای و بین‌المللی می‌شود، بلکه ظرفیت بندر شمالی و جنوبی کشور را برای جابه‌جایی حجم بالای کالا به طور چشمگیری افزایش می‌دهد و در نتیجه عملیاتی شدن این طرح راهبردی، در ابعاد مختلفی کشور ایران را تحت تأثیر قرار خواهد داد. از منظر اقتصادی، اجرایی شدن کریدور شمال - جنوب امکان رشد قابل توجه مبادلات تجاری ایران با کشورهای منطقه و جهان را فراهم می‌کند. به‌ویژه، اتصال ریلی

رشت-آستارا که تا سال ۲۰۲۷ تکمیل خواهد شد، نقش اساسی در افزایش ظرفیت عملیاتی کریدور دارد. بر اساس پیش‌بینی‌ها، میزان ترانزیت کالا از طریق این کریدور تا سال ۲۰۳۰ به ۴۱ تا ۴۵ میلیون تن و در افق بلندمدت به ۱۰۰ میلیون تن خواهد رسید. این افزایش ظرفیت، ضمن ارتقای درآمدهای ترانزیتی کشور، زمینه را برای توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای و بندری فراهم می‌سازد و جایگاه ایران را به‌عنوان یک هاب لجستیکی منطقه‌ای تثبیت می‌کند و نیز به لحاظ ژئوپلیتیکی، کریدور شمال - جنوب جایگاه ایران را به‌عنوان حلقه اتصال میان اقتصادهای نوظهور اوراسیا، آسیای مرکزی و شبه‌قاره هند تقویت می‌کند. این امر قدرت چانه‌زنی ایران در عرصه سیاست خارجی را افزایش داده و امکان کاهش وابستگی به مسیرهای غربی و مقابله مؤثر با تحریم‌های اقتصادی را فراهم می‌سازد. با اجرای این کریدور، ایران به بازارهای جدیدی در اروپا و آسیای مرکزی دسترسی پیدا کرده و می‌تواند از طریق بنادر شمالی به بنادر روسیه، قزاقستان و گرجستان و از طریق بنادر جنوبی به بازارهای هند و خلیج فارس متصل شود و اما در سطح منطقه‌ای نیز، کریدور شمال - جنوب بستر مناسبی برای تقویت همکاری‌های چندجانبه و همگرایی اقتصادی میان کشورهای عضو فراهم می‌سازد. بر اساس تحلیل‌های ارائه‌شده، همکاری ایران و روسیه در توسعه این کریدور، نمونه‌ای موفق از همگرایی منطقه‌ای است که می‌تواند به الگویی برای سایر پروژه‌های ترانزیتی تبدیل شود. همچنین، توسعه این کریدور، فرصت مناسبی برای ایران جهت تنوع بخشی به شرکای تجاری و کاهش آسیب‌پذیری اقتصادی در برابر فشارهای خارجی ایجاد خواهد کرد. در نهایت، یافته‌های پژوهش با تأکید بر چارچوب نظری نئولیبرالیسم، نشان می‌دهد که کریدور شمال - جنوب علاوه بر آثار اقتصادی، نقش مهمی در ارتقای جایگاه سیاسی و افزایش قدرت مانور ایران در معادلات منطقه‌ای و بین‌المللی دارد. این کریدور با تسهیل تجارت آزاد، کاهش موانع و مقررات زائد و ارتقای همکاری‌های چندجانبه، زمینه را برای رشد اقتصادی پایدار و افزایش امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران فراهم می‌کند. بدین ترتیب، فرضیه تحقیق مبنی بر تأثیرگذاری کریدور شمال - جنوب بر اقتصاد سیاسی ایران از طریق کاهش هزینه و زمان حمل‌ونقل، افزایش مبادلات تجاری، ارتقای موقعیت ژئوپلیتیک و تقویت همکاری‌های منطقه‌ای به طور ضمنی تأیید می‌شود.

منابع و مآخذ

فارسی

- پوراحمدی، حسین (۱۳۸۶). "اقتصاد سیاسی بین‌الملل و تغییرات قدرت آمریکا"، مرکز پژوهش‌های علمی و مطالعات استراتژیک خاورمیانه.
- نیاکویی سیدامیر و همکاران (۱۳۹۰). "سیاست انرژی اتحادیه اروپا و کاهش وابستگی به روسیه"، فصلنامه رهیافت‌های سیاسی و بین‌المللی، شماره ۱، ص ۲۲۶-۱۹۳.
- واعظی محمود (۱۳۸۹). "دیپلماسی انرژی ایران و قدرت‌های بزرگ در خلیج فارس"، ویژه‌نامه نفت و سیاست خارجی، پژوهشکده تحقیقات راهبردی.

لاتین

- Alizade, S. (2024). **North-South transport corridor: New opportunities for business and trade**. Available: <https://news.az/news/north-south-transport-corridor-new-opportunities-for-business-and-trade>. Access date: 19 Jun 2024.
- Ahunbaev, A. (2024). **The International North-South Transport Corridor: Promoting Eurasia's Intra- and Transcontinental Connectivity**. Report 21/5. Almaty, Moscow: Eurasian Development Bank.
- Abadie, A. (2021). Using synthetic controls: Feasibility, data requirements, and methodological aspects. **Journal of Economic Literature**, 59(2), 391-425. <https://doi.org/10.1257/jel.20191450>
- Dadpay, A. (2024). **Iran's economy keeps declining amid political uncertainty and popular discontent**. Available: <https://www.stimson.org/2024/irans-economy-keeps-declining-amid-political-uncertainty-and-popular-discontent>. Access date: 3 Jul 2024.
- Fadai, L. R. (2024). **What North-South International Transport Corridor means for Iran**. Available: <https://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/what-north-south-international-transport-corridor-means-for-iran>. Access date: 3 Aug 2023.
- Faghilijad, F. (2022). A framework to assess the correlation between transportation infrastructure access and economics: Evidence from Iran. **Hindawi Mathematical Problems in Engineering**, 2022, Article ID 8781686, 15 pages. <https://doi.org/10.1155/2022/8781686>
- Grzybowski, M. (2024). **Russia and Iran are strengthening the North-South Corridor to India**. Available: <https://www.bssc.pl/2024/07/01/russia-and-iran-are-strengthening-the-north-south-corridor-to-india>. Access date: 1 Jul 2024.
- Gorji, A. (2014). Sanctions against Iran: The impact on health services. **Iranian Journal of Public Health**, 43(3), 381-382.
- Ghods, M. (2023). **Dark comedy or tragedy? The dire straits of Iran's economy**. Available: <https://www.clingendael.org/publication/dark-comedy-or-tragedy-dire-straits-irans-economy>. Access date: 24 May 2023.
- Kozhanov, N. (2024). Iran's election may change the direction of its relations with Russia. Available: <https://www.chathamhouse.org/2024/06/irans-election-may-change-direction-its-relations-russia>. Access date: 28 Jun 2024.
- Kundu, N. D. (2024). **International North-South Transport Corridor: Enhancing India's regional connectivity**. Available: <https://valdaiclub.com/a/highlights/international-north-south-transport-corridor>. Access date: 24 Jan 2024.
- Kenton, W. (2019). **Mercantilism**. <https://www.investopedia.com/terms/m/mercantilism.asp>

- Laudati, D. (2024). Identifying the effects of sanctions on the Iranian economy using newspaper coverage. **Journal of Applied Econometrics**. <https://doi.org/10.1002/jae.2947>. Access date: 9 Nov 2022.
- Nasr, V. (2023). Iran's hardliners are winning. **Foreign Affairs**. <https://www.foreignaffairs.com/iran/irans-hard-liners-are-winning> (accessed 6 Feb 2023).
- Rawandi-Fadai, L. (2024). **What North-South International Transport Corridor means for Iran**. Available: <https://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/what-north-south-international-transport-corridor-means-for-iran>. Access date: Aug 2024.
- Rome, H. (2022). **Iran in 2022: Volatile economy**. Available: <https://iranprimer.usip.org/blog/2022/dec/21/iran2022volatileeconomy>. Access date: 21 Dec 2022.
- Safavi Homami, S. Y., & Iqbal Khan, A. (2024). Analyzing geopolitical relationship of Iran and Pakistan. **Geopolitics Quarterly**, 20(2), 350-372.
- Vinokurov, E. (2024). **The International North-South Transport Corridor: Promoting Eurasia's intra- and transcontinental connectivity**. Available: https://www.researchgate.net/publication/357310308_The_International_NorthSouth_Transport_Corridor_Promoting_Eurasia's_Intra-_and_Transcontinental_Connectivity. Access date: 22 Jul 2024.
- Yazdani, P. (2023). **South-North corridor cost-benefit analysis has changed**. Available: <https://en.mehrnews.com/news/200918/South-North-corridor-cost-benefit-analysis-has-changed>. Access date: 20 May 2023 .